

Die Göttin

Fahren wie Gott in
Frankreich

Citroen DS 19



von Dieter Günther

Man ist mit Superlativen schnell bei der Hand, aber hier ist mal einer angebracht: als Citroen den DS 19 präsentierte, war das Auto eine Sensation. Und selbst heute, exakt 30 Jahre später, ist der extravagante Franzose noch immer modern — was wiederum sensationell ist.

Wir haben uns mit dem bemerkenswerten Auto etwas näher befaßt.

Selten hat in der Geschichte der automobilen Fortbewegung ein neues Modell derart Furore gemacht wie der Citroen DS 19. Das hatte zunächst einmal den Grund, daß Citroen die totale Geheimhaltung gelungen war und den Wagen außer einem kleinen Kreis von Eingeweihten tatsächlich noch nie jemand zu sehen bekommen hatte. Wohl mochte gemunkelt worden sein, daß Citroen die Entwicklungsarbeiten an einem

Traction-Avant-Nachfolger fast abgeschlossen habe — was man am Quai André Citroen natürlich heftig dementierte —, aber wie dieser Neuling aussehen und über welche Merkmale er verfügen könnte, wußte niemand.

Als sich der Vorhang zum Autosalon von Paris im Oktober 1955 lüftete und der DS 19 sein Debut gab, war die Verblüffung folglich groß — und schlug schnell in Begeisterung um: bereits am Abend des Eröffnungstages waren 12.000 feste Bestellungen (!!) eingegangen! Dabei hatte nur ein kleiner Teil dieser 12.000 Besteller den DS selbst gefahren — die übrigen hatten das Auto einfach gesehen und festgestellt, daß sie es haben mußten. Tatsächlich wirkte seine Karosserie eher wie eine Skulptur, wie eine moderne Plastik, die noch heute angehenden Designern als Lehrstück dienen

kann — weil sie verdeutlicht, daß es jenseits aller Modetrends Formen und Linien gibt, die sich noch 30 Jahre nach ihrer Vorstellung sehen lassen können.

Entworfen von einem Herren namens Flaminio Bertoni, muß die Karosserie des DS inmitten der übrigen Ausstellungsstücke dieses Pariser Salons von 1955 wie ein Ding von einem anderen Stern gewirkt haben: völlig glattflächig, verkörperte sie von der voluminösen Motorhaube bis zum zierlichen Heck Stromlinien-Eleganz in Reinkultur. Und wenn auch der Vorderbau an den von Raymond Loewy gestylten 1953er Studebaker Starliner erinnerte, so hatte es eine derartige Linienführung bei einem Serienauto doch nie vorher gegeben.

Die Außenhaut des DS war aber nicht nur futuristisch und aufregend geformt, sondern erwies sich auch als ausgesprochen

funktional — wie der große Innenraum sowie die guten Fahrleistungen bei günstigem Benzinverbrauch dokumentierten.

Ein Meisterwerk industriellen Designs also, das auch fachliche Anerkennung fand: auf der XI. Triennale in Mailand, einer Ausstellung für angewandte Kunst, wurde die Karosserie des DS im Jahr 1957 mit dem ersten Preis für industrielle Ästhetik ausgezeichnet.

Zur äußersten Form paßte der Innenraum, der sich ähnlich extravagant präsentierte, dabei aber mit hoher passiver Sicherheit aufwartete, wie ein zeitgenössischer Verkaufsprospekt von Citroen stolz betonte. Als etwa die Armaturentafeln der meisten Autos aus lackiertem Blech bestanden, machte der neue Citroen in Plastik — mit einem komplett aus diesem damals neuartigen Werkstoff gefertigten Kunststoffträger, in den sämtliche Bedienungsknöpfe

nem Zusammenstoß die Lenksäule in die Brust bohrte.

„Sie sind der europäische Fahrer, der am besten sieht“, verkündete der bereits angekündigte Verkaufsprospekt weiter. Und wirklich hatte man im DS eine hervorragende Rundum-Sicht, was nicht zuletzt an den Türen lag, die auf Fensterführungen verzichteten. Willkommener Nebeneffekt war ein Dach, das förmlich zu schweben schien. Übrigens bestand die gesamte Dachpartie aus Kunststoff!

Der Innenraum bestach durch üppige Platzverhältnisse und bot vor allem den Passagieren auf der Rückbank eine kaum



In allen Details extravagant — die „Göttin“ von Citroen, hier als DS 21 Pallas in Luxusausstattung. Auf der gegenüberliegenden Seite präsentiert sich ein früher DS 19 noch mit den Kotflügel „Kiemien“, die man zur Motorraumentlüftung wegen des eingebauten Schalldämpfers für notwendig hielt.

gekannte Beinfreiheit. Auch hier dominieren moderne Materialien: die Sitze waren mit Schaumgummi gepolstert und mit Jersey Rhovenyl oder Nylon Helanca bezogen; der Teppich bestand aus Dunlopillo. Bequemlichkeit und ein Höchstmaß an Geräuschisolierung waren das angestrebte Ziel — auch wenn der Weg dorthin einen Traditionalisten, der in Holz und Leder schwelgte, die Nase rümpfen ließ.

Dem fortschrittlichen Äußeren entsprach die Technik — getreu dem Grundsatz, daß Form und Inhalt sich gegenseitig zu bedingen haben. Es verwundert allerdings, daß Citroen das Geheimnis um den DS so lange und so gründlich wahren konnte, denn die Idee zu diesem Auto reicht bis in das Jahr 1938 zurück. Da ließ Citroen-Generaldirek-

tor Pierre Boulanger die Arbeit an einem „voiture avant-garde“, einem fortschrittlichen Auto, beginnen, das er sich gut als Nachfolger für den Traction Avant vorstellen konnte. Aber der Beginn des Zweiten Weltkrieges machte erst einmal alle Bemühungen zunicht.

Nach dem Krieg widmete man sich zunächst dem Motor. Der originellste Vorschlag stammte von Walter Becchia, in den 30er Jahren Chefkonstrukteur bei Talbot Lago und Motorenexperte besonderer Klasse, der drei Entenmotoren vergrößerte, aneinanderhängte und so einen luftgekühlten Sechszylinder-Boxer entstehen ließ!



eingelassen waren und der bei einem Aufprall nachgab. Sicherheitsdenken hatte auch die Form des Lenkrads bestimmt, dessen Säule in einer Krümmung auslief und an nur einem Punkt mit dem Lenkkranz verbunden war. So sollten die Instrumente optimal ablesbar sein und gleichzeitig verhindert werden, daß sich der Fahrer bei ei-

citroën
immer seiner Zeit voraus



Aber das Ergebnis vermittelte nicht zu überzeugen. Und da der Sechszylinder des 15 CV aus Platzgründen nicht in Frage kam, griff man auf Bewährtes zurück. Maurice Sainturat, der den Vierzylinder des 11 CV entworfen hatte, bekam den Auftrag, seinen Motor zu überarbeiten. Er tat sein Bestes.

In den Abmessungen unverändert (Bohrung x Hub = 78 x 100 mm, woraus ein Hubraum von 1911 ccm resultierte), ergaben ein Alu-Zylinderkopf, ein Verdichtungsverhältnis von 7,5 : 1 sowie die Verwendung eines Weber- bzw. Zenith-Doppelvergasers eine Leistung von 75 PS bei 4500/min. Moderne Werkstoffe auch hier: der Ventilator bestand aus Nylon.

Allerdings konnte dieses Detail nicht darüber hinwegtäuschen, daß der mit Stoßstangen betriebene Langhuber auch nach der Modernisierungskur eine betagte Konstruktion war.

Der Motor war aber nicht das einzige Teil, das man vom Vorgängermodell übernahm, sondern beispielsweise auch die Lenkung. Und natürlich verfügte auch der DS wieder über „traction avant“, über Frontantrieb. Dafür sorgten nicht zuletzt André Lefebvre, Maurice Sainturat und der Italiener Flaminio Bertoni, die schon die Konstruktion aller TA-Modelle entscheidend geprägt hatten.

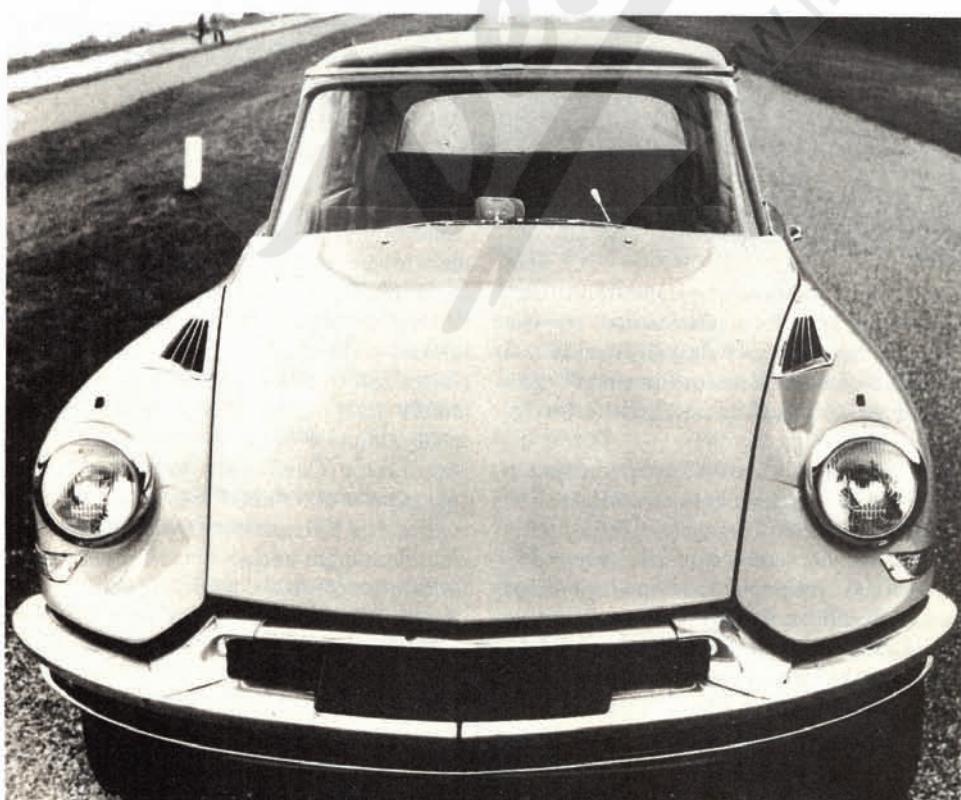
Auch das technisch interessanteste Merkmal des DS war — zumindest ansatzweise — schon vorher in Serie getestet worden: die Hydraulik. So wurden die letzten 3000 Limousinen des sechszylindrigen Traction Avant mit einer hydropneumatischen Hinterachsverstellung ausgerüstet, diese seit April 1954 gebauten Autos 15 Six H (H für Hydropneumatik) genannt. Im DS aber kam die Hydraulik gleich zum Großeinsatz. Da war zunächst einmal die hydropneumatische Federung an allen vier Rädern, für sich allein betrachtet schon ein geniales Stück Technik. Dieses Federungssystem bestand aus jeweils einem kugelförmigen, mit Stickstoff gefüllten Behälter, der von einer

mit Gummimembranen davon getrennten Hydraulikflüssigkeit gepolstert wurde. Das einzeln aufgehängte Rad — mit dem Fahrgestell durch einen Schwingarm verbunden — wirkte mittels eines Kolbens auf diesen Flüssigkeits-Gas-Mechanismus ein. Jede senkrechte Bewegung des Rades komprimierte also über den Kolben die mengenveränderliche Hydraulik-Flüssigkeit, die diesen Impuls an das Stickstoff-Polster weitergab. Eine automatische Niveau-Regulierung (von Citroën „selbsttätige Höhenkorrektur“ genannt) sorgte dafür, daß der Wagen stets über eine konstante Bodenfreiheit verfügte — egal, wie beladen er auch war.

Dieses ausgeklügelte Federungssystem, das sich Citroën natürlich hatte patentieren lassen, machte nicht nur Stoßdämpfer im her-



Die Form der DS/ID-Reihe ist heute noch aktuell, hier ein Modell aus der 20er Serie



Die Urform von vorn: neben den „Kiemen“ sind auch die kleinen Kunststoffeinsätze über den Lampen interessant, die eine Funktionskontrolle während der Fahrt ermöglichen.



Das Einspeichen-Volant blieb allen Modellen erhalten, der DS 21 Pallas hatte sogar noch einen Drehzahlmesser

kömmlichen Sinne überflüssig, sondern auch den Wagenheber! Da sich die Bodenfreiheit auf 9, 16 und 28 cm einstellen ließ, wurde das lästige Hochkurbeln des Autos bei einem Radwechsel hinfällig. Man brachte einen entsprechenden Hebel in Position — und schon schwieg der DS nach oben! Abgestützt durch einen Bock, konnte

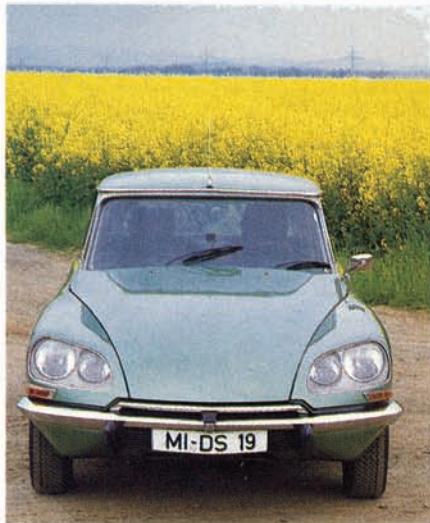
man mit der Arbeit beginnen. War der Hinterraden defekt, mußte der Kotflügel abgenommen werden. Aber er war mit nur einer einzigen Schraube — wie übrigens auch jedes Rad — befestigt. Und das Tollste: Dieses Wunderauto brauchte nicht einmal beide Hinterräder — für eine kurze Strecke reichte ihm eins!

Dieser dienstbare Geist — Hydraulik genannt — war vielfach verwendbar. Die Zweikreis-Bremsanlage (vorne innenliegende, separat belüftete Scheiben, hinten Trommeln) funktionierte natürlich hydraulisch und verfügte sowohl über einen Bremskraftverstärker, als auch über eine automatische Bremskraft-Verteilung (an der Hinterachse). Auf ein herkömmliches Bremspedal hatte man verzichtet, dafür einen Knopf installiert, der nur wenige Millimeter nachgab und proportional des aufgewendeten Drucks reagierte. Und die Handbremse wurde mit einem Fußpedal bedient! Dafür gab es kein Kupplungspedal, denn auch gekuppelt wurde hydraulisch — mit einem Hebel an der Lenksäule, mit dem auch die Gänge vorgewählt wurden. Hy-

draulisch, selbstverständlich. Schließlich sorgte noch ein hydraulischer Verteiler dafür, daß das Lenken ohne jeden Kraftaufwand mit nur einem Finger bewerkstelligt werden konnte.

Aber die Liste der ungewöhnlichen Lösungen, mit denen der DS aufwartete, könnte weitergeführt werden — mit dem im Motorraum untergebrachten Auspufftopf et- wa, der die völlig glatte, aerodynamische Wagenunterseite nicht beeinträchtigen sollte.

Ein wirklich sensationelles Auto also, das dem staunenden Publikum geboten wurde. Sogar die Zunft der Motorjournalisten, sonst eher zurückhaltend, war sich in der Beurteilung einig. Alexander Spoerl, Schriftsteller und Autoexperte, meinte: „Dies ist kein Auto von morgen. Es ist von heute. Die anderen sind von gestern.“ Paul Frère, Fernsehzuschauern als Autotester im Dienste des ZDF bekannt, hatte „den Eindruck, daß eine ganze Generation im Automobilbau übersprungen wurde“, und John Bolster, fixe Größe des britischen Motorjournalismus, brachte es auf einen ähnlichen Nenner: „Futuristisch und funktional, läßt diese begeisternde Maschine die



Erfolgreich modifiziert präsentiert sich der DS 21 mit „mitlenkenden“ Fernscheinwerfern noch glattflächiger als die Vorgänger



DS 19 Cabriolet



draulisch, selbstverständlich. Schließlich sorgte noch ein hydraulischer Verteiler dafür, daß das Lenken ohne jeden Kraftaufwand mit nur einem Finger bewerkstelligt werden konnte.

Aber die Liste der ungewöhnlichen Lösungen, mit denen der DS aufwartete, könnte weitergeführt werden — mit dem im Motorraum untergebrachten Auspufftopf et-

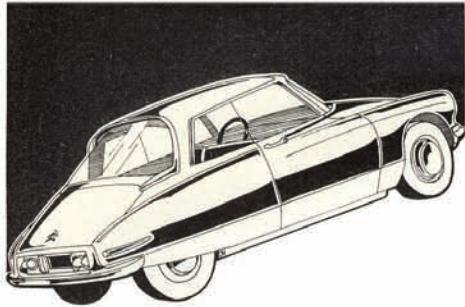
Hälften aller Autos veraltet erscheinen.“ Aber das war nur die eine Seite der Medaille. Autos sind zum Fahren da, haben sich im Alltag zu bewähren. Und wie würde diese „begeisternde Maschine“ da abschneiden?

Die ersten Testberichte brachten es an den Tag. Die Fahreigenschaften des Wagens — seine Straßenlage, seine Bremsen, sein Komfort — setzten neue Maßstäbe, nicht

nur in seiner Klasse, sondern überhaupt. Auch mit den Fahrleistungen konnte man zufrieden sein: die Form hielt in der Praxis, was sie auf dem Papier versprach und bescherte dem DS eine Spitzengeschwindigkeit von rund 155 km/h — bei guten Verbrauchswerten und niedrigen Windgeräuschen.

Kritik gab es natürlich auch — und sogar reichlich. Fast jeder Tester wies auf den rauh laufenden Motor hin, der so gar nicht zur Charakteristik des Wagens paßte, und

citroën
immer seiner Zeit voraus



träumte von einem weichlaufenden Sechszylinder oder gar Achtzylinder...

Generell hatte jeder — ob professioneller Tester oder Durchschnittsfahrer — Schwierigkeiten mit der Eingewöhnung. Da war die Lenkung, der ungewohnte Bremsknopf, die Schaltung — alles Dinge, die „anders“ waren als bei einem herkömmlichen Auto. Sogar die hydropneumatische Federung — zusammen mit dem langen Radstand für den überragenden Komfort verantwortlich — bereitete Probleme: vor allem Passagieren auf der Rückbank wurde durch die wellenförmigen Auf- und Abbewegungen bisweilen übel!

Selbst Werkstätten taten sich anfangs schwer — einem derartigen Ansturm neuer Technik waren sie nicht gewachsen. Das fällige Lehrgeld hatte meist der Kunde zu zahlen.

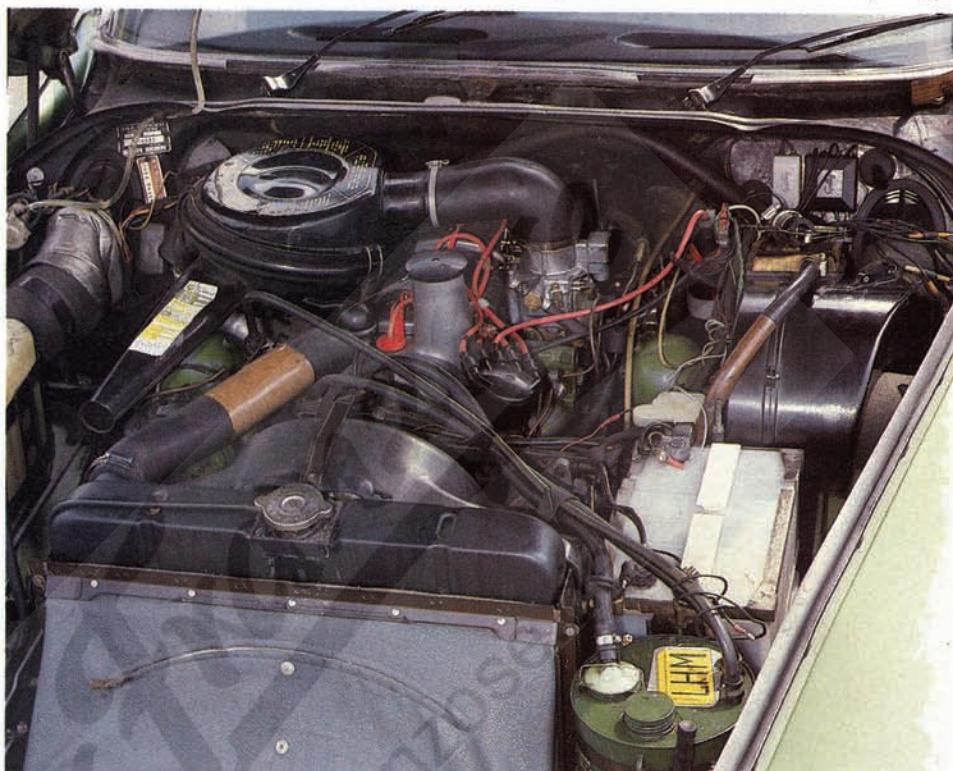
Und was geschah, wenn die Hydraulik einmal ausfiel? Der furchtlose Alexander Spoerl, stets „Mit dem Auto auf Du“ (so der Titel eines seiner Bücher), schreckte selbst davor nicht zurück. Sein Originalkommentar: „Die Lenkung geht noch immer, wenn auch recht schwer. Handbremse, Kupplung, Schaltung funktionieren etwa noch eine Viertelstunde. Die ausgefallene Hauptbremse lässt sich durch die fußbediente Hilfsbremse (eigentlich

„Handbremse“) ersetzen; die ist ungefähr so gut wie eine sonst mittelmäßige Fußbremse. Die Kupplung hat ein Überbrückungsknöpfchen. Die Gangschaltung geht überhaupt nicht mehr, aber mit dem zweiten Gang (den man notfalls mechanisch einlegen kann) kommt man von null bis achtzig km/h. Das Auto sinkt in die

Knie, auf niedrigstes Niveau. Dann ist es nur noch gummistopfengefedert. Kann die nächste Werkstatt anlaufen...“ Derlei konnte einem nur passieren, wenn eine Leitung undicht war oder eine Hydraulikpumpe versagte.

Vielelleicht war es logisch und konsequent, daß Citroën ein Jahr später eine etwas einfachere Ausführung seines Wunderautos präsentierte.

Die Typenbezeichnung des Neulings war wiederum ein intelligentes Wortspiel. Auf den „DS“ — im deutschen Sprachge-



Horror für den Laien, lästig für den Kenner: der vollgepackte Motorraum, auch „Schlangengrube“ genannt, mit dem großen Hydraulikbehälter vorn rechts



Das makellose DS 21 Cabriolet von Citroën Häusler in Frankfurt ist auch auf dem Mittelposter zu sehen



Von vorn wirkte das DS 19 Cabriolet am besten

brauch eine nüchterne Buchstabenkombination, im Französischen „la déesse“ = die „Göttin“ — folgte die „ID“ (die Idee)! Der ID 19 begnügte sich mit 66 PS und einer etwas einfacheren Ausstattung, verzichtete vor allen Dingen auf den ungewöhnlichen Bremsknopf. Außer einem Bremspedal verfügte der Wagen über eine „normale“ Kupplung, die Gänge wurden direkt geschaltet und nicht mehr vorgewählt. Die Lenkung schließlich arbeitete ohne Servounterstützung. Aber selbst ohne diese Zutaten war der ID 19 noch immer ein fort-

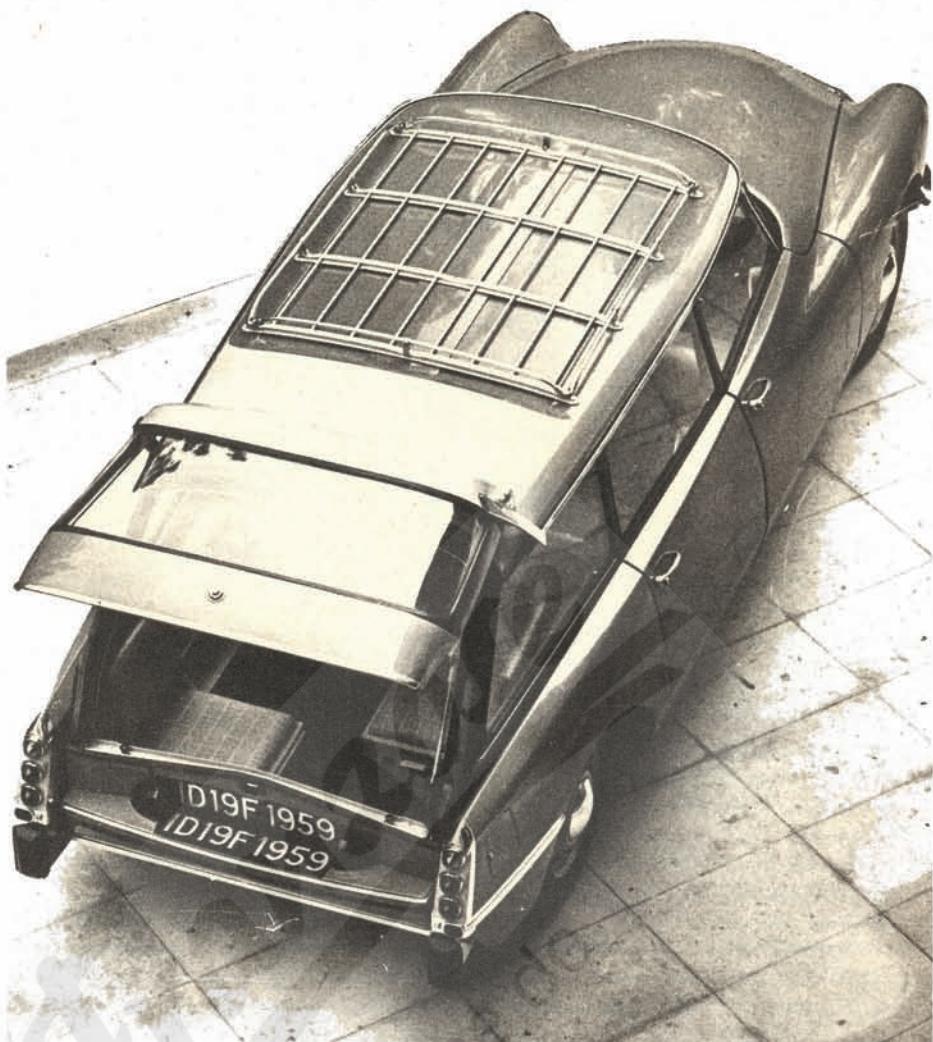
schrittliches Auto, unkomplizierter im täglichen Gebrauch und deshalb vielen Leuten sympathischer als der extravagante DS. Aber wie auch immer: beide Autos verkauften sich ausgezeichnet, zumal Citroen eine geschickte Modellpolitik betrieb und die Angebotspalette beständig erweiterte. So wurde 1960 den Limousinen ein Kombiwagen (Familiale/Break/Commerciale) zur Seite gestellt, ein von der Karosseriefirma



Dienstfahrzeug aller Bürgermeister, Präfekten und Minister: der äußerlich schmucklose, fast immer schwarze, Prestige mit Separation und Telefon



Im britischen Slough wurden fast alle Modelle in Lizenz montiert - auch dieses Cabriolet mit den ab Werk lieferbaren Zusatzscheinwerfern. Rechts oben ein Break, hier ID 19, mit Klappsitzen, für den zwei Kennzeichen Vorschrift waren



Technische Daten Citroen DS/ID 19 (1. Serie)

	DS	ID
Motor	Vierzylinder-Viertakter (Reihe); wassergekühlt; untenliegende Nockenwelle; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kippebel betätigt; Alu-Zylinderkopf; Hubraum 1911 ccm (Bohrung x Hub: 78 x 100 mm); dreifach gelagerte Kurbelwelle; Verdichtung 7,5:1	
PS bei 1/min	75 bei 4500/min	66 bei 4500/min
Karosserie	Plattform-Rahmen mit Längsträgern, mit der Karosserie verschweißt	
Vorderrad-Aufhängung	einzel, 2 Schwingarme (Querlenker) mit hydropneumatischer Federung	
Hinterrad-Aufhängung	einzel, 1 Schwingarm (Längslenker) mit hydropneumatischer Federung	
Spurweite	vorn 150 cm, hinten 130 cm	
Radstand	3,125 m	
Länge x Breite x Höhe	4,80 x 1,79 x 1,47 m	

Chapron entwickeltes Cabriolet mit zwei Türen wurde 1961 ins Programm aufgenommen. Diese französische Karosseriefirma baute im Lauf der Jahre eine ganze Reihe interessanter Versionen des großen Citroens, darunter ein viertüriges Cabriolet, ein zweitüriges Coupé und eine Limousine mit verlängertem Kofferraum. Und Citroen offerierte den DS 19 Prestige mit Trennscheibe, Telefon und ähnlich noblem Zubehör.

Dabei verblüffte der DS 19 — bei aller Betonung des Komforts — durch seine Sportlichkeit. Das Werk beteiligte sich mit überragendem Erfolg an nationalen wie internationalen Veranstaltungen — und DS Modelle trugen sich in die Siegerlisten aller

großen Rallies ein. Wie ernst man bei Citroen den Motorsport nahm, zeigen die Spezial-Coupés mit zwei Türen, die eigens für die Rallye Portugal gebaut wurden — im Jahr 1972, als sich die Baureihe dem Ende ihres Autolebens näherte!

Dieses Ende kam dann drei Jahre später, 1975, also genau 20 Jahre nach der Vorstellung des DS 19. Die Modifikationen, die Citroen seinem Topmodell in diesem Zeitraum angedeihen ließ, hielten sich in Grenzen und ließen den Wagen in seiner Grundkonzeption unberührt. Neben geringfügigen optischen Retuschen beschränkte man



Nur einmal gebaut, von Mitterand ungeliebt, befindet sich der „Présidentelle“ I-PR 75 heute in privater Hand — das Dinky Toys France-Modell (1:43) mit Innenbeleuchtung ist heute besonders gesucht

sich vornehmlich auf Verbesserungen im Motorensektor. So wurde aus dem DS 19 der DS 21 und dann der DS 23, der es mit elektronischer Benzineinspritzung auf 130 PS brachte. Daneben gab es stets nicht so leistungsfähige und technisch weniger anspruchsvolle Modelle.

Aber ob „Idee“ oder „Göttin“ — für die eingeschworenen Anhänger dieser sensationellen Autos gibt es keine Alternative! Daran hat sich bis heute nichts geändert.

citroën
immer seiner Zeit voraus